Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 108 (1990)
Heft: 12

Artikel: Zu den Kleeblattinitiativen N1 N4 N5
Autor: Rudolphi, H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-77391

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Zu den Kleeblattinitiativen N1 N4 N5

Die professionelle Befähigung der SIA-Mitglieder zum Erstellen technischer Werke, die den Erfordernissen der Umwelt und dem Wohlergehen der Bevölkerung entsprechen, birgt auch die Verpflichtung in sich, zu wichtigen Fragen unserer Zeit Stellung zu beziehen. In diesem Sinne wird auf diesen Seiten unserer Zeitschrift eine Abstimmungsempfehlung des SIA zur Verwerfung der Kleeblattinitiativen veröffentlicht. Sie wird getragen von Vertretern der SIA-Sektionen und dem Central-Comité. Im SIA bestehen aber auch gegenteilige Auffassungen, beispielsweise in der Fachgruppe der Forstingenieure FGF und jener für Raumplanung und Umwelt FRU. Die SIA Abstimmungsempfehlung wird deshalb vor den Hintergrund der politischen Bezüge der Initiativen gestellt.

Das Netz unserer Nationalstrassen wurde 1960 als Ganzes beschlossen. Seither wurde es nur einige wenige Male geändert. Gestrichen wurde 1986 die Rawilverbindung. Neu aufgenommen wurden

- der Gotthardtunnel
- die Nordumfahrung Zürich
- die Transjurane, N 16.

Inzwischen sind gut vier Fünftel dieses Netzes von 1850 km gebaut, d.h. rund 1500 km. Gut 100 km waren zudem Ende 1989 im Bau.

Die Kleeblattinitiativen

Sicht der Initianten

Die drei Initiativen wollen drei Teilstücke von insgesamt 85 km Länge verhindern. Murten Yverdon (N 1), Knonauer Amt (N 4), Solothurn Biel (N 5). Diese Strecken entsprechen 4,5% des gesamten Netzes.

Die Initianten wollen mit den Kleeblattinitiativen drei gefährdete Landschaften mit besonders wertvollem Kulturland schützen.

Sie wenden sich gegen drei Autobahnteilstücke, die sie als besonders unvernünftig qualifizieren: N 1 und N 5 seien unnötig, weil die dortigen Hochleistungsstrassen nicht ausgelastet seien, die N 4 würde nur die Vormachtstellung Zürichs weiter aufblähen.

Die Initianten sehen sich durchaus positiv zu einem vernünftigen Autobahnnetz. Autobahnen schaffen Verbindungen für Menschen und Güter.

Die Initianten erachten das bestehende Netz als absolut genügend. Im Mittelland erreiche die Autobahndichte sogar Weltrekordwerte. Weitere Autobahnabschnitte würden der offiziellen Bundesratspolitik für mehr Schutz von Natur und Mensch zuwiderlaufen. Autobahnen ziehen zusätzlichen Verkehr an, Entlastungen von bestehenden Strassen seien nur vorübergehend. Zudem würden Autobahnen im Einzugsgebiet preistreibend auf den Bodenmarkt wirken, mit den sattsam bekannten Auswirkungen für die Landwirtschaft und die Bodenpreise.

Es ist vorab diese Sorge um unseren Boden, um unsere Landschaft und um unsere Umwelt, welche die Initianten zu ihrem überzeugten Ja führen.

Sicht der Initiativgegner

Der Bundesrat hat langfristig eine Umweltpolitik vorgesehen, welche nicht allzu weit von den Grundideen der Initianten entfernt ist. Auch er will nicht unbeschränkt Strassen bauen. Auch er will umweltschonende Projekte. Aber er sieht das Problem aus einer etwas anderen Optik.

Nach Auffassung des Bundesrates sind die drei Strecken recht zufällig gewählt. Ein Ja führt demzufolge zu Lücken in das als Ganzes beschlossene Netz.

Diese Lücken sind aber zu klein, als dass man damit wirksame Verkehrspolitik betreiben kann. Das Ziel einer Verkehrseindämmung wird so nicht erreicht werden. Lücken führen aber zu schweren Nachteilen.

Zuerst einmal wird die Verkehrssicherheit gefährdet. Autobahnen sind die weitaus sichersten Strassen. Rund 1/4 des Verkehrs wickelt sich auf Autobahnen ab, aber nur rund 9% der Unfälle, und im Mittel erst noch weniger schwere, weil die schwächsten Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer, Fussgänger und Kinder nicht vertreten sind. In den Lücken fliesst der sonst kanalisierte Autobahnverkehr geradewegs in die lokalen Siedlungen. Das Xfach höhere Unfallrisiko ist nicht verantwortbar.

Umweltschutz

Gewisse Landschaftsschutzeffekte müssen durch andere Nachteile erkauft werden, wie Lärm und Abgase in den betroffenen Dörfern oder Umwege durch grossräumiges Ausweichen, mit ebenfalls grosser Belastung der Umwelt. Umfahrungsstrassen brauchen ebenfalls Kulturland, belasten Landschaften, oft sogar mehr als eine Autobahn.

Staatspolitische Komponente

Die Romandie würde weitere Beeinträchtigungen der Autobahnverbindungen zwischen der welschen und der deutschen Schweiz als eigentlichen Affront empfinden, umsomehr, als der fallengelassene Rawyltunnel den Verzicht auf eine dritte erhoffte Verbindung schon festgeschrieben hat.

Die Innerschweiz hingegen sieht die ihr besonders notwendig erscheinende Autobahnverbindung zur Wirtschaftsmetropole Zürich und zum Süddeutschen Raum gefährdet. Das Temperament, mit dem auf diese Diskriminierung reagiert wird, unterscheidet sich nur graduell von jenem der Romands.

Soll denn wirklich der «Röschtigraben» wieder einmal vertieft und womöglich noch ein zusätzlicher «Älplermagronengraben» aufgerissen werden?

Initiative N 1 Murten Yverdon

Die Initianten
machen hier ausgeprägt Landschaftsschutzargumente geltend. Die Initiative schütze die Landschaften der Broye und des Murtenbietes. Ein Ja rette 170 Hektaren Kulturland und die Existenzgrundlage vieler Bauernfamilien, drei Autobahnen innert 30 km seien masslos und zu weitgehend, die N 12 bestehe seit langem und genüge völlig, die N 1 bringe 5–6 Minuten Zeitgewinn, sonst nichts, für die lärmgeplagte Bevölkerung heisse die Lösung Umfahrungsstrassen, nicht aber eine Hochleistungsautobahn.

Die Initiativgegner
sehen demgegenüber das Argument der Initianten, die N 12 genüge, durch die Realität widerlegt. Der Schwerverkehr benützt sie kaum, er befährt die alte Strasse. Der Umweg, die grossen Steigungen und der Mehrzeitbedarf machen die N 12 unattraktiv. Die Bewohner der Ortschaften der Broye müssen das täglich schmerzlich erfahren.

Eine Autobahn gefährdet in aller Regel keine bäuerliche Existenz. Im Gegenteil, die begleitenden Massnahmen wie Güterzusammenlegung führen überwiegend zu Verbesserungen in der Bewirtschaftung.

Auch Umfahrungsstrassen brauchen Land und durchschneiden Landschaften. Man kann um Murten herum keine Umfahrungsstrassen bauen, ohne das Murtenbiet zu tangieren. Und jeden Meter Umfahrungsstrasse müsste von den 170 Hektaren abgezogen werden. Erst das Schlussergebnis zeigt, wie viel die mit umweltschonender Linienführung geplante N 1 mehr Kulturland brauchen würde als Umfahrungsstrassen. Sicher nicht 170 Ha.

Initiative N 4 Knonauer Amt

Die Initianten
sagen, die lokale Bevölkerung lehne die N 4 ab. Sie würde den Siedlungsdruck verstärken und die Vormachtstellung von Zürich noch vergrössern. Die N 4 würde eine neue Transitachse erschliessen und hätte eine zweite Gotthardröhre zur Folge.

Skeptisch sind die Initianten bezüglich der Variante «langer Islisberg», bzw. wie ernst es dem Bundesrat mit der Prüfung und Realisierung dieser Variante wirklich ist. Sie vermuten hier eine Alibiübung mit wahltaktischem Hintergrund.

Die Initiativgegner
sehen in der N 4 eine Strasse mit überregionaler Bedeutung. Es handelt sich um eine Verkehrsverbindung aus dem Raum Innerschweiz und aus dem Süden in die Ostschweiz und nach Deutschland, ohne die Stadt Zürich zu belasten, da der Verkehr grossräumig um die Stadt gelenkt würde. Alle andern Varianten führen irgendwo mitten ins Zentrum von Zürich.

Den langen Islisberg lässt der Bundesrat nach seiner Aussage sehr ernsthaft prüfen. Vor abgeschlossener Prüfung ist er aber nicht in der Lage, verbindliche Zusagen zu machen, was bedauerlich ist.

In der betroffenen Bevölkerung
ist ein deutlicher Meinungsumschwung sichtbar, gegen die Initiative und für die N 4. Das erstaunt nicht, sind doch bereits heute die Verhältnisse unzumutbar und werden ohne N 4 geradezu katastrophal.

Kleeblattinitiativen

Nachdem der SIA als Vertreter von Architekten und Ingenieuren aller Fachrichtungen sich bereits früher für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere für die Bahn 2000 und die NEAT, im Interesse des verantwortungsvollen Umgangs mit unserer Umwelt eingesetzt hat, haben Vertreter von SIA-Sektionen und Mitglieder des Central-Comité am 14. März 1990 in Bern über die sogenannten Kleeblattinitiativen, N 1, N 4 und N 5 diskutiert und beschlossen, diese Initiativen ihren Mitgliedern zur **Verwerfung zu empfehlen.**

Sie sind überzeugt, damit einerseits der Umwelt und der betroffenen Bevölkerung den besten Schutz bieten und anderseits dadurch den sehr erwünschten engeren Zusammenschluss zwischen der Romandie und der deutschen Schweiz entscheidend fördern zu können.

Nachdem das Projekt des Rawyltunnels fallen gelassen worden ist, gilt es nun/das Schweizerische Autobahnnetz in seiner endgültigen Form abschliessend zu verwirklichen und noch bestehende Lücken zu schliessen. Nur so kann es Sicherheit und Flüssigkeit gewährleisten und die ihm zugedachten Aufgaben erfüllen, zu der vor allem auch die Beruhigung des Verkehrs auf dem übrigen Strassennetz gehört. Es soll schliesslich auch dazu beitragen, dass nicht weiterhin im Bereich bestehender Lücken auf unzulänglich ausgebauten Strassen mitten durch Dörfer und Städte gefahren wird, deren Bewohner andernfalls auf Jahre hinaus keine Verbesserung ihrer misslichen Situation zu erwarten hätten: Umfahrungsstrassen, die anstelle dieser Autobahnzusammenschlüsse gebaut werden müssten, brauchten praktisch gleich viel Land, und der Zeitpunkt ihrer Realisierung wäre nicht abzusehen. Die heutige, überarbeitete Linienführung der fraglichen Autobahnstücke ist zudem umweltverträglicher. Gerade auch diesem Gesichtspunkt misst der SIA sehr grosses Gewicht bei.

Aus all diesen Gründen wird die Ablehnung der drei Initiativen empfohlen.

Initiative N 5 Solothurn Biel

Für die Initianten
stehen auch hier ausgeprägt landschaftsschützerische Aspekte im Vordergrund. Es handle sich um die Erhaltung eines einmaligen Naturraumes. Sie beanspruche 120 Hektaren bestes Kulturland und durchschneide die grösste Hasen und Kiebitzkammer der Schweiz, die Grenchner Witi.

Die N 5 bringt die erwartete Verkehrsentlastung nicht. Zum einen seien die Verkehrsprobleme dieser Region hausgemacht. Andererseits sei sie auch grossräumig falsch konzipiert. Sie wäre vorab eine Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr, zur Bahn 2000. Wirtschaftlich brächte sie der Region gar nichts. Sie würde aber zusätzlichen Verkehr anziehen und die 2spurige Autobahn am Bielersee müsste den Verkehr der 4spurigen N 5 schlucken.

Die Initiativgegner
wollen gerade dieses letzte Argument nicht gelten lassen. Sie betonen ausdrücklich, dass die N 5 keine Transitachse sei sondern eine Erschliessungsstrasse für den Jura, N 16, für die Stadt Biel, für die Region Biel mit dem Anschluss an die T 6 nach Lyss Schönbühl und für Neuenburg. Ein grosser Teil des Verkehrs auf der N 5 geht somit nicht über Biel hinaus, damit ist das Konzept 4 Spuren bis Biel und 2 Spuren ab Biel richtig.

Den Anforderungen an den Landschaftsschutz will der Bundesrat durch ein umweltschonendes Projekt entsprechen. Im Raum Solothurn ist das durch Neuprojektierung erreicht, in der Grenchner Witi wird das noch geprüft. Die Situation ist hier ähnlich wie beim langen Islisberg, es handelt sich um ein echtes Anliegen, vor Vorliegen der Prüfungsberichte kann aber nichts Verbindliches zugesagt werden.

Interessant ist aber in diesem Zusammenhang ein kürzlich erschienener Artikel in der Solothurner AZ. Der solothurnische Bauernverband schreibt dort, dass eine neue Strasse zwar immer negative Folgen habe, dass aber unbestritten die Dörfer am Jura-Südfuss vom Durchgangsverkehr zu entlasten seien, und dass denkbare Umfahrungsstrassen aus der Sicht der Landwirtschaft und vor allem des Landverbrauchs aber deutlich schlechter seien, als ein umweltschonendes N5-Projekt mit Untertunnelung der Witi.

H. Rudolphi